

Stiri si Reportajii

O îndrăzneată încercare automobilistică

Recordul lui Papană, pe distanța București-Brașov doborât neoficial

Locot. Budișteanu și-a încheiat pregătirile în vederea
tentativei de mâine

— Data plecării a fost modificată —

Am pomenit ieri de tentativa pe care o face Duminec un automobilist român — unul din cei mai temerari — locotenentul Budișteanu, de a bate recordul distanței București — Brașov, record pe care-l deține astăzi căpitanul Papană în timpul de 1 oră 48 minute și 40 secunde.

Am publicat și câteva interesante declarații ale locotenentului Budișteanu, declarații pline de optimism

și care ne-au determinat să tragem concluzia că recordul poate fi considerat de pe acum bătut.

Pe ziua de ieri, locotenentul Budișteanu și-a terminat pregătirile tehnice în vederea încercării de mâine.

S-a sculat în zori, și având ca însoțitor pe excelentul șef-mecanic Mihăescu, a pornit la drum cu gândul de a încerca neoficial doborârea

recordului lui Papană. Șoseaua a fost din nou populată cu fel de fel de vehicule așa că mișcarea lui Budișteanu n'a fost tocmai ușoară.

— Totuși, ne-a spus ieri locot. Budișteanu, am depășit cu mult recordul lui Papană.

Căci, cel mai întreprind automobilist bucureștean e în dilemă. Nu-și spun timpul.

E secret. Marea surpriză o veți avea Duminec. Pot să vă dau însă o informație fragmentară distanța București — Câmpina am străbătut-o în 42 minute.

UN CONCURS NELIMITAT
Ar fi locul, în același timp de a sublinia sportivitatea d-lui Const. Mihăescu, proprietarul "barajului Mihăescu", care, cu acest prilej și-a dovedit pentru a nu știți câta oară sportivitatea.

În mod cu totul desinteresat, firma "Mihăescu" a pus la dispoziția loc. Budișteanu, "Renault"-ul cu care urmează să se doboare recordul făcând totodată curajului pilot toate înlesnirile pentru deplina reușită a încercării sale.

S'A MODIFICAT ORA PLECĂRII
Datorită faptului, că nu s'a putut obține, paza deservită a șoselei, ora plecării a fost schimbată. Loc. Budișteanu va lua plecare tot mâine, din Piața Victoriei la orele 4 dimineața.

Secretarul general
F.A.R.R. la ministrul
Aerului și Marinei

D. Egon Nasta, noul secretar general al federației aeronautice române, a fost primit de d. ministrul aerului și marinei, General adj. Paul Teodorescu și de d. secretar general, Comodor Al. Gheorghiu, în audiență de prezentare la ministerul aerului și marinei.

Campionatul european
nautic

După câmpionatele europene de natatie dela Londra, care se vor desfășura în luna August, viitorul campionat european se va disputa în Danemarca, la Copenhaga.

Cpt. Popișteanu la Roma Furtuna l-a obligat să amâne pentru azi tentativa de record internațional

ROMA 15 (Prin telefon). — Pe aerodromul local a aterizat azi avionul Nardi, de construcție Italiană, YR-100 pilotat de cpt. Popișteanu, din aeronautica regală a României. D-sa a făcut șorbul direct București-Roma (1500 km.) pe ruta Belgard-Zagreb-Postina-Trieste-Ravenna, în 5

ore și 50 minute, realizând o viteză orară de 260 km.

Timpul nefind favorabil, cpt. Popișteanu și-a amânat decolarea în șorbul de record internațional pe traseul Roma-Paris (1300 km.) pentru mâine dimineață.

Campionii naționali
Sportul Studentesc joacă
primul match de volley contra
A. S. Constanța

Inițiativa ligii Dobrogea de a promova volley-boul în regiunea al cărui nume îl poartă, s'a bucurat de toată atenția grupării Sportul Studentesc, pe care a invitat-o pentru acest scop.

Campionii au pregătit cu multă seriozitate acest turneu, deoarece au gușt multe lucruri frumoase despre adversarii pe care îi vor întâlni.

După 3 antrenamente meticuloase, conducerea tehnică a clubului a hotărât următoarea echipă: C. Hoti (căpitan), N. Alexandrescu, B. Grigorescu, B. Răduț, P. Băltescu, St. Teodoru și Moț Russu. (Rezervă: S. Sădeanu).

De remarcă că universitarii au apelat la serviciile lui Bebe Răduț și St. Teodoru. Deasemenea au convocat special pe vechiul jucător Moț Russu. Cu această ocazie, suntem siguri că intențiile organizatorilor vor fi îndeplinite.

Conducerea tehnică a echipei o are Bizzi Bercuș.

Întâlnirile au loc pe stadionul gru-

Tommy Farr, pro-
vocat pentru titlu

Greul englez Eddie Phillips, care în ultimul timp a înregistrat o serie de excelente performanțe, a provocat pe Tommy Farr prin intermediul B. B. C.-ului. Acesta va omologa cu certitudine provocarea lui Phillips, astfel că, londoniezii vor avea ocazia să viziteze, plăcută ocazie de a viziona un reușit spectacol sportiv.

Unirea Tricolor se va desființa câci nu va putea rezista în divizia națională B.

Un svon din ce în ce mai insistent

În cercurile oborene căpătă tot mai multă consistență un svon care a început să circule imediat după eșecul dela Sibiu din partea lui U. D. R.

Se șoptește că Unirea Tricolor, în cazul că va rămâne definitiv retrogradată în Divizia Națională B. nu va lua parte la desfășurarea acestei competiții, ci se va des-

ființa. Motivele acestui pas nu trebuie puse în legătură cu eșecul dela Sibiu. Gruparea oboreană ar fi dispusă cu mare plăcere să facă un stagiu de un an în Divizia B. O problemă mult mai gravă va determina acest pas: Divizia Națională B. este o competiție în care nu se pot realiza beneficii, ci se trăiește numai din deficite. Unirea Tricolor nu este un club care poate dispune

de fonduri încât să reziste un an întreg tuturor deficitelor. Să nu se uite faptul că cumprezecele oboreane are o regie lunară de peste 50.000 lei. De unde se vor obține acești bani? Decât să trăiască de azi pe mâine, căutând să obțină bani prin diferite expediente, clubul oborean va fi desființat dacă decizia C. C. N.-ului nu va fi înfrântă de Comisia Superioară de Apel sau de Comitetul federal.

Turneul în Orient al echipei naționale B. a fost principal stabil

El se va desfășura între 15 Decembrie și 15 Ianuarie

Etape la Atena și Cairo

De ani și ani, în programul de activitate al federației române de fotbal a fost reținut un mic locșor pentru un turneu al echipei secundă a României în Orient. În fiecare an s'au dus tratative cu federația turcă și greacă și regulat discuțiile au eșuat.

Oare în iarna anului acesta, mult așteptatul turneu se va face? Dacă ar fi să dăm crezare știrilor care ne vin din Turcia și Grecia, mai mult ca sigur că echipa noastră B. se va deplasa.

Atât Turcia cât și Grecia au un program de activitate internațională foarte sărac și un match cu echipa națională a României nu le-ar strica. Mai ales grecii par dispuși să consimtă la sacrificii materiale pentru a ajunge la perfectarea matchului România-Grecia, la Atena. Pare-se însă că de rândul acesta

nu vor putea realiza nici unul din scopurile lor. Dacă echipa noastră B. se va deplasa, ea va avea de suferit din cauza dificultăților pentru angajarea turneului prin Orient, le face FRFA. Federația noastră de fotbal inflelege să se deplaseze având angajate mai multe dispute. Într-un cuvânt, se vizează un match în Egipt, la Cairo sau Alexandria, cu echipa națională.

FRFA, după soluționarea favorabilă a litigiului cu Egiptul pentru campionatul mondial a propus federației egiptene să joace match în Egipt. La această ofertă nici până în prezent nu s'a răspuns. Dacă acest

răspuns va fi favorabil, atunci turneul prin Orient este virtualmente încheiat.

Datele turneului

Și acum să trecem la ultima parte a acestui proiect. Care vor fi datele utilizate de FRFA pentru turneu?

Principalul nu a fost stabilit decât durată de timp în cadrul căreia se va desfășura turneul: a doua chenzină a lui Decembrie și prima a lui Ianuarie.

Motivul este lesne de găsit: în Egipt se poate organiza abia după serbările Ramadanului, care iau sfârșit pe la 20 Decem-

Cea mai mare performanță aviatică a omenirii

AVIONUL ȘI ECHIPAGIUL

Dela recordul lui Post la performanța lui Hughes



Avionul care a fost botezat, New-York World's Fair of 1939, este un monoPlan Lockheed, cu două motoare Wright, Cyclone, de 1.100 cai putere fiecare.

UN LABORATOR ZBURĂTOR

Avionul acesta este atât de perfectat, până în cele mai mici detalii, încât americanii îl numesc "laborator zburător". Este prevăzut cu un "gyro-pilot" care-i permite să se piloteze în mod automat, fără nici un control omenesc.

Fuselajul este amenajat într-o singură cabină. Trei posturi emi-

toare permit să se transmită în mod simultan

mesajii radiofonice sau radiote-

legrafice pe 17 lungimi diferite de unde, astfel încât aparatul este într-o continuă legătură cu cele două margini ale Atlanticului; fără să mai punem la socoteală vreo 15 co răbii, cari au promis ajutorul lor benevol.

La fiecare jumătate de oră, aparatul a transmis un mesaj adresat

cartierului său general din New-York, dar care a putut să fie auzit

și transmis de toate posturile celor două emisfere.

În timpul acestor transmisiuni, avionul a putut să primească buletinele meteorologice care i-au fost transmise din toate colțurile globului, situate pe ruta sa.

Echipajul a dispus de o rezervă de oxigen care-i îngăduia să facă întreaga trecere, la o mare înălțime.

CEI PATRU TOVARAȘI AI LUI HOWARD HUGHES

Howard Hughes a avut ca tova răși de bord pe: Locotenentul Thomas Thurlow și Harry Connor, cari au îndeplinit funcțiunea de navigatori, dar cari puteau — la nevoie — să înlocuiască pe pilot.

Mecanicul Edward Lund și op eratorul de radio Richard Stoddart.

Dela Jules Verne la Post— și apoi la Howard Hughes

Iată omenirea din nou sfredelită de un mare interes comun: performanța americanului Howard Hughes. Este, în această extraordinară ispravă în care omul, asociat cu mașina, s'a prins să înfrunte natura, manifestarea vremurilor, sortită să pună pe seama unei epoci în care și cele mai nădădicioase realizări se estopează în orizonturile obișnuite.

Dar peste reflecțiile "în futurum", să zăbovim o clipă în mizerul realizării, cântărind-o prin optica ponderată a celor pentru care nu erau necesare nici bastoanele de călăuzire și nici brigăzile motorizate ale poliției americane, să-și tempereze histeria admirației pe câmpul din creștina New-Yorkului, admirație care rămâne totuși mare, intactă, și de azi, dela mii de kilometri, pentru genialul echipaj.

Repetăm, — Howard Hughes și echipajul său rămân eroii unei performanțe care-i situază drept cei mai merituosi, cei mai valoroși, cei mai de seamă sburători, pe estrada manifestărilor mondiale; dar sunt, oare, ei, supraomenești, cu ade-vărat excepționali, — inegalabili, sau realizarea lor nu e, ca element inițial, decât rezultatul unei firești desfășurări a timpului?

Fără să contestăm merite și va-

lucrare pentru cei mici — atunci, desigur, dar care păstra o ingeniozitate pe care timpul a adus-o, încet, treptat, în actualitate și în valoare sa firească.

"Povești pentru copii", elucubrări de literat, se cereau taxate fanteziile unui gânditor sfredelit de pasiunea călătoririlor, a mișcărilor, — azi, printr-o retrospectivă estimare, un autentic precursor.

Optzeci de zile, — atât cerea Jules Verne pentru ocolul lumii și totuși, în ignoranța lor, oamenii timpurilor nu bănuiau un progres care depășea posibilitățile contemporane.

Dar lumea a evoluat spre o civilizație care a depășit chiar și optimismul fantezist al lui Jules Verne, spre o civilizație care nu punea un ritm mai repede, orizonturi mai largi.

Din multime s'a desprins Post, faimos sburător și îndrăzneț pilot; într-o săptămână a făcut, cu avionul, ocolul lumii.

Cu mijloacele vremurilor abea trecute și singur la bord, americanul Post adusese o nouă confirmare de posibilitățile omului, ajutat de mașină.

De astă dată, cartea lui Jules Verne rămânea exclusiv destinată copiilor — numai copiilor, dar nu ea o inspirație fanteze, ci doar ca o soriere domoală și demodată...

Sunt două zile, de când Howard Hughes și-a înscris numele, cu to-varășii săi deopotrivă de merituosi, în cartea de aur a aviației și în catalogul de onoare al civilizației.

Dincolo de caracterul sportiv pe care-l păstrează aeronautica, — la fel cu orice alt domeniu în care aportul fizic constituie un element de principal exercițiu, realizarea echipajului lui Howard Hughes marchează, prin dovedirea progresului tehnicii mecanice, — pe deasupra tuturor, forța omului în din grenașul civilizației.

Ajutat de mașină — dar admira-

V. Firoiu

Howard Hughes cel mai mare aviator al lumii

(Continuare din pag. I-a)

record oficial, "Ocolurile lumii" realizate până în prezent au fost datorite inițiativelor individuale.

1924: SMITH, NELSON ȘI WADE
Primul zbor împrejurul lumii a fost realizat în 1924. A fost un zbor de grupă, întreprins de americani.

Dela 19 Martie până la 28 Septembrie, trei echipaje conduse de aviatorii Smith, Nelson și Wade la bordul a trei biplane Douglas D. T. 2 transformabile în avioane, au reușit ispravă aceasta făcând ruta Seattle, Dutch, Harbour, Pacificul de Nord Japonia, Saigon, Calcuta, Persia, Paris, Islanda.

1931: POST ȘI GATY, ÎN 17 ZILE
Post și Gaty au realizat în 1931 o nouă performanță la bordul aparatului lor Ckock bedd Vega Wasp 450 H.P.

Ei au mers dela New York la New York, între 25 Iunie și 10 Iulie, prin Berlin, Moscova, Siberia, Cambricatul și Alaska, care este aproape parcursul ales de Howard Hughes.

1933: WILEY POST, ÎN MAI PUTIN DE 8 ZILE

Între 15 și 22 Iulie 1933, faimosul Wiley Post a redus timpul acestei isprave la 7 zile 18 ore și 50 de minute, la bordul aceluiași aparat, ale cărui calități erau ameliorate grație pilotajului automat și al compasului său de radio.

1937: AMELIA EARHARDT
Penultima tentativă de a face "Ocolul lumii" a fost acia — tragică — a Americii Earhardt, care a alesese cel mai lung parcurs.

Pacificul de sud, Asia, Africa și Atlanticul de sud. Se cunoaște dramatica dispariție din Iulie 1937, în Pacific, a aceleia care a fost una din cele mai mari figuri ale aviației moderne.

SI ASUM, HOWARD HUGHES

Howard Hughes a ales un parcurs mai scurt decât acela al lui Wiley Post.

El a urmărit să facă cei 25.000 de kilometri ai acestui parcurs, în mai puțin de 7 zile 18 ore și 50 de minute, recordul lui Post.

Oricât de pasionant ar fi cursa pe acest itinerariu nu este reglementată în mod oficial.

Federația aeronautică internațională, nu vrea să recunoască "Ocolul lumii" decât drumul stabilit de ea. Ea a dictat cu o cupă, "Cupa Challenge Bibescu" o probă de viteză în jurul lumii, cu escază obligatorie la Karachi, Tokio, San Francisco, New York și o Capitală europeană aleasă dinainte.

Primul deținător al acestei cupe va trebui să realizeze pe acest parcurs o viteză de peste 100 kilometri pe oră, care va fi depășită sigur, dată fiind viteza avioanelor moderne. Deținător definitiv va fi însă, acela care va putea să atingă o medie de 500 kilometri pe oră.

Federația aeronautică internațională a înscris această probă printre recordurile mondiale. Până acum însă, niciun amator nu s'a prezentat să încerce proba.

Guvernul american a autorizat raidul New-York - București

Peste zece zile, Papană decolează dela Floyd Bennett

"În fine obținut permis șor în cercat decolare încercătură maximă avionul comportă admirabil.

E textul telegrammei primite ieri de către guvernul New-Yorkului, autorizarea de decolare și survol.

Căpitanul Papană epuizase toate mijloacele ce-i erau la îndemână, acolo, pentru a dobândi autorizarea; fără a i se satisface însă solicitarea.

O ultimă încercare, intervenția guvernului român.

De astă dată, d. ing. Radu Irimescu, făcea demersurile necesare, ca ministrul M. S. Regelui Carol să acorde o Președinte Americii.

Rezultatul: autorizarea a fost acordată. Căpitanul Papană a făcut și ultimele preparative de tehnică, decolând cu încercătură maximă: 7500 kg. — echivalentul bensi-

nei pe care o necesită pentru șorbul spre București.

Dacă timpul va fi prielnic, atunci, peste zece zile, căpitanul Papană își începe raidul transoceanic.

Decolarea e proiectată tot de pe câmpul de la Floyd Bennett, de unde a pornit și a revenit și Howard Hughes.